PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.517.2026 Kraków, 20 sierpnia 2026 r.

Pan
Rafał Zawiślak
Radny Miasta Krakowa

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie synchronizacji sygnalizacji świetlnej dla pieszych z priorytetowym przejazdem tramwajów – m.in. w rejonie ul. Norymberskiej i w ciągu ul. Grota-Roweckiego, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 14 sierpnia 2026 r., uprzejmie informuję, że sygnał zezwalający na ruch tramwaju (w sekwencji podstawowej) uruchamiany jest jednocześnie z sygnałem zezwalającym na ruch pieszych na równoległych przejściach dla pieszych. W przypadku pojawienia się kolejnego tramwaju (faza priorytetowa), sygnał zezwalający dla tramwajów może zostać uruchomiony „na żądanie" ponownie w tym samym cyklu sygnalizacji. Zazwyczaj odbywa się to w momencie przeznaczonym do ruchu innych kierunków, dlatego dąży się do skrócenia nadawania sygnału dla tramwaju do niezbędnego minimum.

Uruchamianie sygnału zielonego dla pieszych każdorazowo podczas obsługi ruchu tramwajowego może wpłynąć niekorzystnie na sterowanie ruchem, zmniejszając jego elastyczność i możliwość adaptacji do bieżących potrzeb, z uwagi na wymogi czasowe sygnałów dla pieszych. Minimalny czas sygnału zielonego dla tramwajów wynosi 5 sekund, natomiast na przejściu dla pieszych przez ul. Norymberską minimum 10 sekund.

W przypadku skrzyżowań z ruchem tramwajowym faza priorytetowa uruchamiana jest po wykryciu zbliżającego się tramwaju i kończy się po jego przejeździe. Zależnie od prędkości przejazdu tramwaju przez skrzyżowanie faza ta może zostać skrócona do zaledwie kilku sekund, przez co sygnalizacja może szybciej powrócić do obsługi strumieni ruchu kolizyjnych z tramwajem. Dzięki temu czas przeznaczony na priorytetową obsługę tramwaju jest krótszy, a przez to mniej uciążliwy dla pozostałych uczestników ruchu.

W razie domyślnego uruchamiania w tej fazie sygnału zielonego na przejściach dla pieszych musiałaby ona zostać wydłużona do powyższych parametrów, gdyż długość sygnału dla pieszych nie może zostać skrócona z uwagi na czas niezbędny pieszemu na przejście całego

przekroju drogi. Przyjęta metoda sterowania na skrzyżowaniach na ul. Grota-Roweckiego pozwala więc na minimalizację strat czasu dla pozostałych uczestników ruchu, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiednich warunków obsługi ruchu tramwajowego.

Każde skrzyżowanie traktowane jest indywidualnie, a metody sterowania priorytetem tramwajowym są w miarę możliwości dostosowane do lokalnych uwarunkowań. Nie jest zatem możliwe przyjęcie jednej metody sterowania dla wszystkich skrzyżowań i przejść dla pieszych w Krakowie.

p.f. PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA
Stanisław Kracik

Otrzymują:
1. Adresat
2. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
3. Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
4. Biuletyn Informacji Publicznej
5. Aa